[Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas]
S/C

Versión Taquigráfica N° 1600 de 2013

UNIÓN FERROVIARIA
[ver exposición]

SOCIEDAD DE PRÁCTICOS DEL PUERTO DE MONTEVIDEO
[ver exposición]

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 7 de mayo de 2013

(Sin corregir)

PRESIDEN:	Señores Representantes Amin Niffouri, Presidente y Jorge Pozzi, Vicepresidente.
MIEMBROS:	Señores Representantes Daniel Caggiani, Guillermo Facello, Pedro Saravia Fratti y Rubenson Silva.
INVITADOS:	Por la Unión Ferroviaria, señores Carlos Aramendi, Presidente y Ricardo Cajigas, Secretario General.
	Por la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, señores Capitanes Héctor Núñez, Óscar González y Osvaldo Pírez y doctor Jorge Rodríguez Pereyra.

SEÑOR PRESIDENTE (Niffouri).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto en recibir a una delegación de la Unión Ferroviaria, integrada por su Presidente, Carlos Aramendi, y por su Secretario General, Ricardo Cajigas.

La Unión Ferroviaria ha solicitado ser recibida por la Comisión para hacer sus denuncias.

SEÑOR ARAMENDI.- Queremos agradecer a esta honorable Comisión por recibirnos.

El planteo que venimos a hacer -que ya hicimos en la Comisión de Transporte del Senado- tiene que ver con la preocupación que tenemos desde hace mucho tiempo. Esta se generó durante el período en que estuvo trabajando la Corporación Ferroviaria en el proyecto Pintado- Rivera. Desde el principio vimos que las cosas no estaban claras ni relacionadas con AFE. Durante todo el proyecto hubo muchos problemas de toda índole por diferencias de relacionamiento entre el derecho privado y el público, por el que estaban trabajando los que habían sido contratados, y los empleados de AFE, que son funcionarios públicos.

Una vez terminada la obra, hicimos un relevamiento con nuestros técnicos y encontramos muchísimas deficiencias, que luego fueron corroboradas por el Directorio de AFE, que revisó el tramo y terminó pidiendo

a la CFU que cumpliera con muchos de los incumplimientos procesados durante el proyecto. Por ejemplo, cuando se inició la obra, nosotros teníamos cuarenta y nueve precauciones, como bajar la velocidad. Cuando la Corporación Ferroviaria terminó y entregó la vía, lo hizo con treinta y seis precauciones. O sea que se hizo un gasto muy importante, y prácticamente no se levantaron las precauciones que teníamos; seguíamos con los mismos problemas de velocidad.

Debemos recordar que la Corporación Ferroviaria recibió $ 605:000.000 para la renovación de este tramo, y adicionalmente US$ 2:700.000 para la compra de maquinaria.

En su momento, dijimos que todo el dinero recibido por la Corporación Ferroviaria no había sido volcado a esta renovación. Tanto es así, que el propio Directorio de AFE, en las últimas reuniones, planteó observaciones sobre el balance que presentó la Corporación Ferroviaria y sobre la Memoria Descriptiva del trabajo que se había hecho.

Esa sospecha la teníamos. Como ya dije, la Corporación Ferroviaria recibió $ 605:000.000. En su primer informe determina que lo gastado en el proyecto fueron $ 485:000.000. Había una diferencia importante de dinero, sobre lo que no había documentación. Eso fue rechazado por AFE y enviado nuevamente a la Corporación Ferroviaria.

En el segundo informe, no se soluciona la situación, sino que viene con mayor error. Según lo que sabemos - no lo hemos podido comprobar porque no podemos acceder a la documentación; la Corporación Ferroviaria es una empresa que trabaja bajo el derecho privado-, el informe termina con $ 425:00.000, en los que están incluidos los US$ 2:700.000 de maquinaria. La diferencia es muy importante. Esos US$ 2:700.000 para maquinaria estaban por fuera de los $ 605:000.000 para la obra.

En el contrato -la asociación entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo se hace durante el Gobierno de Tabaré Vázquez- se establece que la maquinaria, una vez terminada la concesión de la obra, debía pasar directamente a manos de AFE. Como es sabido, tenemos un gran problema de maquinaria debido al presupuesto que maneja AFE. Hoy AFE maneja el presupuesto del año 2009; el presupuesto que fue enviado el año pasado a la OPP fue rechazado y se le asignó el del año 2009. Eso genera muchos problemas para AFE a la hora del funcionamiento, sin posibilidades de recuperar maquinaria debido al presupuesto ajustado que tiene. A un año y medio de haber entregado la obra a AFE, las máquinas están guardadas dentro de los galpones de AFE. Eso es lo que indigna al trabajador ferroviario que, por un lado, no tiene maquinaria para trabajar y, por otro, sabe que hay camiones y maquinaria ferroviaria guardada sin ser usada. Esa maquinaria es del Estado porque este es el que le da dinero a la Corporación Ferroviaria, empresa estatal que trabaja bajo el régimen del Derecho Privado. Ya que esa maquinaria es del Estado, nosotros nos preguntamos por qué no podemos utilizarla y sigue parada desde hace un año y medio. Más allá de esto, lo que también indigna es que hay maquinaria que se compró por este proyecto y que aun no ha sido usada. Por ejemplo, hay tres camiones Mercedes Benz de nueve toneladas que están guardados sin uso y sin siquiera haber sido empadronados. Lo mismo ocurre con cantidad de maquinaria que fue comprando la Corporación Ferroviaria y no estaba dentro de los pliegos cuando se inició la obra. La Corporación compró una máquina compactadora y una máquina motoniveladora, que nada tienen que ver con el proyecto de renovación, y están guardadas en Paso de los Toros sin ser usadas. Mucha maquinaria nueva no se está usando y maquinaria que usó la Corporación durante dieciocho meses hoy está guardada: 12 zorras, 18 acoplados y toda la maquinaria ferroviaria que está sin usar. Por otro lado, sostener la infraestructura se está haciendo demasiado complicado debido al poco personal con que contamos y porque la maquinaria que tenemos es demasiado vieja y la posibilidad de repararla está muy acotada debido al presupuesto que se asignó a AFE.

Realmente, esto nos preocupa. En el momento de la creación de esta empresa planteamos quién iba a controlar los dineros que maneja. Como es una empresa que trabaja bajo Derecho Privado, acceder por parte de los órganos del Estado al contralor de ese dinero resulta difícil. Como sindicato, no hemos podido acceder a mucha documentación porque es difícil. AFE accedió a alguna documentación, como la memoria descriptiva del trabajo que fue observada por AFE. Se terminó haciendo un relevamiento con los técnicos propios y se encontraron muchísimos errores en el trabajo que se realizó. Ese informe del ingeniero Carlos León fue entregado en mano al Presidente de AFE, Jorge Setelich, y en él se plantean todas las deficiencias que tenía la vía entre Pintado y Rivera, una vez que AFE recibió el planteo de la entrega de la obra. En su momento, el Directorio de AFE decidió revisar el contrato y hacer que la Corporación -que ya se había retirado de la obra- cumpliera con algunos de los cometidos que estaban en el contrato como, por ejemplo, el

levantamiento de todo el material en desuso, toda la chatarra ferroviaria que había quedado. Eso era parte del convenio y lo terminó haciendo la Corporación Ferroviaria seis o siete meses después de que ya se había retirado. Si AFE no intervenía, eso hubiera quedado en la vía sin ser levantado.

Todo eso nos preocupa y nos molesta. El tema es quién controla a la Corporación. AFE, como empresa pública y estatal, tiene los controles del Estado a nivel del Tribunal de Cuentas y de la OPP. Se puede cuestionar la eficiencia de la gestión pero esa es otra historia. Sin embargo, en la Corporación no hemos podido controlar absolutamente nada porque está en un régimen totalmente distinto.

Les vamos a entregar unas veinte fotos que documentan dónde está la maquinaria y el contrato que se firmó durante el Gobierno de Tabaré Vázquez entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo. A nuestro entender, la maquinaria debería volver a AFE una vez terminada la obra, pero ese es un tema jurídico y hay varias posiciones sobre el texto del convenio.

Venimos aquí a plantear de qué forma se puede controlar a esta empresa para disipar las dudas sobre la sospecha de esta diferencia de dinero bastante importante. En actas de AFE consta que el Directorio planteó que la Corporación tiene activos a favor que nunca le devolvió. Esto figura en las Actas Nº 106, Nº 107, Nº 108 y Nº 110 del Directorio de AFE, donde constan las denuncias del Presidente, Jorge Setelich, preocupado porque hay un activo importante de AFE que la Corporación no devolvió.

La mayor preocupación es porque hoy el Gobierno está planteando una sociedad entre AFE y la Corporación Nacional para el Desarrollo, trabajando bajo el Derecho Privado. Recuerdo palabras del señor Presidente de la República, José Mujica, quien refiriéndose a la Corporación Ferroviaria, dijo que se había creado un boniato con el que no se sabía qué iba a pasar. Hoy se está planteando formar otro boniato parecido, con una parte operadora trabajando bajo el Derecho Privado, donde se va a manejar mucho dinero sin que el Estado tenga controles suficientes al respecto. Se creó un boniato complicado que nació mal y todo lo que dio como fruto fue bastante malo.

Los números no dan, hay una cantidad de maquinaria que está quieta y, como broche de oro, el Directorio anterior, presidido por Alejandro Orellano, manifestó que terminó siendo un pésimo negocio para AFE. Hoy AFE tiene cuentas con máquinas Plasser de mucho valor, muy importantes para el sistema ferroviario, y terminó otorgando en arrendamiento de tres maquinarias -una Plasser, una perfiladora y una retroexcavadora- en concesión exclusiva por diez años a la Corporación Ferroviaria a cambio de US$ 650.000 en durmientes. Esos US$ 650:000 fueron devueltos en quince mil durmientes. ¿Para qué nos sirven quince mil durmientes? Para renovarlos desde la nueva terminal de ferrocarril hasta Colón. Se colocan mil doscientos durmientes por kilómetro. El arrendamiento de tres máquinas muy costosas a cambio de quince mil durmientes que nos dio la Corporación, fue prácticamente un regalo. Se dio la paradoja de que el ex Presidente de AFE, Alejandro Arellano, en su momento también era miembro del Directorio de la Corporación Ferroviaria. Tenía parte en ambos lugares y se inclinó para beneficiar a la Corporación Ferroviaria, a efectos de que con toda esa maquinaria pudiera presentarse en las próximas licitaciones. Hoy la Corporación Ferroviaria ya es una empresa porque pasó todo el régimen de control que necesita. Estas tres máquinas eran esenciales para que la Corporación Ferroviaria pudiera presentarse en los próximos proyectos de renovación. De allí es que viene esta regalía del Directorio de AFE, transfiriéndole tres máquinas por diez años, con opción a cinco años más, por quince mil durmientes.

Este fue el broche de oro de cómo se ha venido manejando esta empresa que fue creada en el Gobierno de Tabaré Vázquez, la Corporación Ferroviaria, que pertenece a la Corporación Nacional para el Desarrollo, también propiedad del Ministerio de Economía y Finanzas. Si esta empresa es propiedad de esta Cartera y tiene toda esta maquinaria, ¿por qué no la podemos usar si es del Estado?

SEÑOR CAJIGAS.- Quiero expresar un matiz. La concesión que hizo AFE por esta maquinaria muy importante a la Confederación Ferroviaria del Uruguay fue el broche de plata. El broche de oro se hace ahora, cuando AFE recibe la obra, lo que consta en las actas de Directorio Nº 105, 106 y 107, en las que el Presidente de AFE mostraba sus dudas en cuanto a recibir o no la obra, diciendo que le constaba que no se había gastado todo el dinero que la CFU presentaba como gastado. Ese fue el broche de oro porque permitió a la CFU presentarse a nuevas licitaciones; si la obra no se hubiese recibido, no se hubiera podido presentar.

Lo otro que es importante que sepan es que en AFE se está haciendo una investigación administrativa sobre este tema de la CFU, que tiene dos meses de iniciada, pero todavía no se ha llegado a las conclusiones.

Volviendo a la preocupación por las maquinarias que nuestros compañeros ven todos los días -son zorras cero kilómetro que constan de asientos con cinturones de seguridad y aire acondicionado; son cerradas-, debo decir que ellos salen a trabajar en unas zorras viejas -cuando están reparadas- que tienen treinta años, a las que les ponen nylon a los costados para que no entre el agua o el viento. Nuestros compañeros están arreglando las vías en esas condiciones mientras esas zorras y esos acoplados están oxidándose allí.

También molesta que el Directorio de AFE haya solicitado contratar sesenta funcionarios para hacer el mantenimiento de las vías y que no decaigan más, pero la OPP haya negado esa posibilidad. Eso hace que las vías se sigan deteriorando. Hace dos meses, se clausuró el puente Tacuarí, por lo que las vías hacia Río Branco están cortadas a la altura de Vergara. Por lo tanto, la empresa Casarone, uno de los clientes más importantes de AFE, que transporta muchísimo arroz, debe empezar a transportar por camión. Con la empresa Saman, que tiene molinos del lado de Río Branco, sucede lo mismo.

Asimismo, nos preocupa la empresa asesora que contrató el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, que se llama AC&A

Vamos a relatar un poco cómo se llega a este punto. Este Ministerio manifestó su interés en contratar una asesora para que lo asesore -valga la redundancia- en la creación y el funcionamiento de esta operadora de derecho privado y planteó hacer una licitación, a la que se presentaron catorce empresas. Antes de hacer el llamado, ya estaba determinado el monto que se pagaría por ese asesoramiento: US$ 2:500.000. Antes de que la licitación se abriera, detectamos que una persona de una empresa venía trabajando en el Ministerio de Transporte desde hacía varios meses, como si fuera un funcionario, en una oficina. Era argentino. Cuando se hizo la denuncia que llegó a conocimiento del Presidente, este funcionario inmediatamente desapareció.

Cuando se hizo la licitación, de las catorce empresas que se presentaron quedaron preseleccionadas seis. El Ministerio de Transporte y Obras Públicas eliminó a una, la empresa Euskotren, que además había ofrecido al Gobierno hacer este estudio en forma gratuita. Se dijo que se había eliminado porque la empresa se dedica, fundamentalmente, al transporte de pasajeros, lo cual es cierto, pero en el País Vasco asesora al resto de las empresas ferroviarias y también a las de España que transportan carga, además de asesorar a varias empresas ferroviarias en el mundo, por ejemplo, a las sudafricanas, a las puertorriqueñas, a las brasileñas. Además, tiene una de las escuelas ferroviarias más prestigiosas del mundo, a tal punto que los ferroviarios franceses y alemanes van a estudiar a la escuela vasca, se reciben allí y ejercen su tecnicatura o carrera de ingeniero ferroviario en su país. Esta empresa fue eliminada por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Por lo tanto, quedaron cinco. Una de ellas, gestiona los ferrocarriles de una parte importante de Estados Unidos y, otra, los de Canadá. Como ya estaba fijado el precio, se supone que la empresa que se iba a elegir era la que tuviera un mejor currículo. La empresa seleccionada es argentina y su nombre es AC&A

Hicimos una investigación; inclusive, fuimos hasta Argentina para conocer los antecedentes de esta empresa. Nos enteramos de que asesoró un tramo de vía en la Provincia de Jujuy; eso es todo. Por otra parte, tuvimos acceso a los pliegos que presentó cada una de estas empresas para la licitación, con sus respectivos currículos. La carpeta de los ferrocarriles canadienses es muy frondosa, igual que lo es la de los ferrocarriles americanos. Sin embargo, la carpeta de la empresa argentina tiene apenas unas cinco o seis hojas. Todo esto nos crea bastantes sospechas.

Durante los últimos veinte años, por AFE han pasado muchísimas empresas asesoras; más de diez. Con algunas de las empresas asesoras que hacen una investigación, discrepamos en sus conclusiones, pero observamos que están haciendo un trabajo serio de investigación para hacer su informe. Como ferroviarios sabemos qué es lo que hay que revisar para hacer un informe. Nosotros hemos visto qué revisaciones está haciendo esta empresa AC&A para hacer su informe, y podemos asegurar que es ridículo. Por ejemplo, investigan un tramo de vía en la parte de Río Branco, de noche, arriba de una zorrita. Eso es ridículo. Nadie puede hacer un informe serio con investigaciones de ese tipo. Ni siquiera nuestros inspectores que conocen la vía de memoria la revisan de noche, arriba de una zorrita. Como este, hay varios ejemplos.

Por otra parte, la empresa fue contratada para asesorar sobre la creación de la operadora. Envió un primer borrador de informe -al que no tuvimos acceso, pero sí supimos de algunas repercusiones-, en el cual, entre

otras cosas, asesora a AFE sobre cómo tiene que transitar con los trenes de pasajeros, lo que no está en el pliego. En realidad no tiene por qué meterse en eso. El Directorio de AFE contestó que no tiene que meterse en eso; los pasajeros es una cuestión de AFE. No extraña que hable de los trenes de pasajeros porque de las investigaciones que hicimos en Argentina se desprende que los ingenieros que están en AC&A, fundamentalmente su representante el ingeniero Martínez, estaban vinculados a los trenes de pasajeros, a Schiavi y Cirigliano, ambos procesados y presos, entre otras cosas, por el accidente de Once. Ellos conocen mucho de trenes de pasajeros. En Argentina nos dijeron que el ingeniero Martínez es un profesional muy capacitado, que estaba vinculado con esto y que, además, fue uno de los asesores de Menem en todo el proceso de privatización en Argentina. Entonces, no nos extraña que opine sobre pasajeros, porque es su fuerte.

Estamos preocupados por lo que dice el Directorio de AFE. Más allá de que nos guste o no, cuando esta asesora que contrató el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, no el Directorio de AFE, reitero, termine su informe, esta Cartera lo va a tomar como la Biblia y va a ser muy difícil revertir lo que diga, aunque los ferroviarios o el propio Directorio de AFE, de repente, tengan alguna diferencia. Eso suscitó una discusión en la interna de nuestro sindicato, porque vimos algunas de las cosas que estaban informando mal. Inclusive, en nuestra interna tenemos un dilema: ¿Le decimos al Directorio de AFE que esto que están informando es una barbaridad -porque si hacemos eso, estamos colaborando con la empresa AC&A; le estamos avisando: "Miren que le están errando, corrijan esto"- o no le decimos nada y lo dejamos para que quede bien claro que es una ridiculez? El problema es que si no le decimos nada, cuando sea aprobado, el Ministerio de Transporte lo va a tomar como la Biblia, y se va a basar en esos errores que nosotros hoy ya estamos constatando.

Esas son, en definitiva, algunas de las cosas que nos están preocupando muy seriamente y que están ocurriendo hoy en AFE.

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- La exposición ha sido muy clara y, desde mi punto de vista, en algunos aspectos muy grave.

Quisiera saber qué medidas o hasta dónde han llegado, como organización, para denunciar formal y oficialmente estas cosas que nos están diciendo. Y, si eventualmente han tomado algunas medidas, quisiera saber ante quién y qué resultado han tenido.

Veo que entre lo que plantean ustedes, el Directorio de AFE -que, aparentemente, en algunas cosas está de acuerdo y ha constatado parte de las cosas que ustedes dicen- y el Ministerio de Transporte -que es, en definitiva, el órgano rector- hay una diferencia de actuación muy importante. Si bien es cierto que ustedes, en la interna, pueden tener diferencias de cómo plantear esto, de la forma en que lo hicieron esto merece una denuncia penal en algunos aspectos. Puede ser que no tengan la capacidad -dudo que no sea así- de conocer cuáles son los números, la inversión y el gasto que ha hecho la empresa que reparó, donde hay una diferencia de más o menos $ 200:000.000, pero ahí hay un faltante de dinero que, de alguna manera, está corroborado por alguna actuación del Directorio de AFE. Es decir que la involucración es inminente. Ahora, ustedes, como funcionarios y como Federación, ¿qué medidas han tomado? Pregunto esto porque a partir de la denuncia de ustedes, yo, como Representante, tengo la obligación de averiguar, pero primero necesito saber dónde están las cargas de cada uno, porque acá nadie puede decir que no tiene ninguna responsabilidad. El Código establece que cualquier funcionario público que presuma la constitución de un acto o hecho que pueda ser ilícito debe denunciarlo o puede ser tomado como cómplice. Si ese el principio general de Derecho, vamos a ver cómo viene relacionado esto con la forma en la que ustedes han actuado.

SEÑOR SILVA.- Quisiera saber si las deficiencias que han encontrado implicarían tener que rehacer todo el trabajo o qué porcentaje del trabajo.

SEÑOR CAGGIANI.- Escuché con detenimiento las apreciaciones que hicieron tanto el señor Cajigas como el señor Aramendi con respecto a varios temas. Uno de ellos era el de la CFU y la obra del tramo Pintado- Rivera y, otro, el proceso de consultoría que está llevando la empresa AC&A y la contratación que hizo el Ministerio de Transporte y Obras Públicas por un préstamo BID.

Con respecto a la obra, ustedes han hecho una serie de apreciaciones acerca de que había quedado mal establecida. Me gustaría saber cuál es el porcentaje en kilómetros de esas inconveniencias que han surgido.

Nosotros recibimos al Directorio de AFE en la última comparecencia de las autoridades del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y también leímos las actas del Directorio en la Rendición de Cuentas. Nos dijeron que es menos de un 1% de los kilómetros que se arreglaron y que ello está dentro de los márgenes correspondientes a cualquier obra. Por mi experiencia en la Administración Pública, tengo entendido que cuando uno hace una licitación prevé un 10% o un 15% de mayor gasto que se destina a "Imprevistos", un rubro específico

Además, tengo entendido que el Directorio de AFE ya recibió la obra con esas salvedades y que la CFU, que es una empresa pública de derecho privado, se comprometió a realizar las reparaciones correspondientes en tiempo y forma.

Por otra parte -ya que ustedes mencionaron al ex Director de AFE, señor Orellano-, tengo entendido que la CFU está integrada por uno de los miembros del Directorio de AFE; no sé si en la actualidad, pero así fue en su momento. Por lo tanto, supongo que la realización de las obras correspondientes a la CFU estaban monitoreadas por parte de AFE, con una estructura espejo. Además, los propios trabajadores de AFE fueron quienes arreglaron las vigas, ya que fueron contratados -no todos, pero muchos- por un mecanismo de incentivo por su trabajo.

Como ustedes saben -esto también nos lo informaron las autoridades del Ministerio en su última comparecencia-, se está por adjudicar una licitación para el segundo tramo de esta obra. Creo que las empresas ya fueron notificadas de la evaluación que hizo el Ministerio, que luego tendrá que ir al FOCEM-, o sea que hay una serie de pasos administrativos que aseguran determinada confianza en la adjudicación. Además, creo que hay una diferencia de precios importante entre la primera y la segunda empresa.

Quisiera saber si ustedes también tuvieron en cuenta que este tipo de apreciaciones que hacen sobre una de las empresas que está participando en la licitación puede tener una connotación en esa licitación. Pregunto esto porque creo que, como representantes de un movimiento sindical que es histórico y que tiene determinadas banderas, es importante tenerlo en cuenta a la hora de los efectos.

Por otra parte, ustedes planteaban que en el pliego se había establecido que las maquinarias que la CFU había comprado con el préstamo, con la licitación de la obra del tramo Rivera- Pintado iban a pasar a manos de AFE. Quisiera saber si tienen el contrato, porque a mí no me consta que sea así, pero yo no tengo el contrato acá y no lo puedo verificar.

Sería bueno que si tienen pruebas de todas estas denuncias que están haciendo -comparto con el señor Diputado Saravia que si tienen ese grado de exactitud deben tener pruebas correspondientes-, nos las hagan llegar para que, si la Comisión lo entiende necesario, cite a la CFU y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y, en todo caso, tome las acciones pertinentes desde el lado legislativo.

SEÑOR CAJIGAS.- Voy a contestar algunas preguntas y voy a dejar otras para que conteste mi compañero que es funcionario de AFE del área "Vía y Obra".

Vamos a responder acerca de las cosas que hemos hecho hasta ahora y de por qué hemos hecho esas y no otras. Lo primero que hicimos cuando empezamos a constatar todo este tipo de cosas fue hablar con el Directorio de AFE y plantearle todo este tema. El de la CFU se lo planteamos al Directorio de AFE apenas asumió el señor Setelich.

Quiero aclarar que antes de que asumiera Setelich, cuando Orellano era el Presidente de AFE, a su vez era funcionario de la CFU. No sé si AFE ya designó Director de la CFU ni quién fue designado, pero en aquel momento nosotros ya habíamos hablado con Orellano. Además, varias veces hicimos alguna denuncia respecto de las alertas que nos daban nuestros compañeros, los técnicos, acerca de que en la vía había cosas que se estaban haciendo mal. Esas denuncias las hicimos ahí y también se las hicimos a los ingenieros de la CFU, pero no fueron tomadas en cuenta. Nosotros no mandamos, por eso lo habíamos hecho en la interna, y les dijimos: "Miren que esto va a quedar mal". Nuestros compañeros nos decían, por ejemplo: "En tal lugar están colocando la vía de tal forma"; "Están colocando pocos durmientes"; "No están asentando bien las piedras"; "Están asegurando la vía en algunos lugares y en otros no"; "Están dejando para atrás los pasos a nivel para hacerlos después, y después se va a complicar y no va a haber tiempo". Cuando terminó la obra quedaron todos los rieles y todas las vías tiradas al costado; el contrato decía que las tenían que levantar, y no

las estaban levantando. Bueno, ahora las están levantando, pero lo están haciendo con personal de AFE y eso es algo que estaba en el contrato; lo tenía que gastar la CFU. Si lo hace con personal de AFE está bárbaro, siempre y cuando le paguen a AFE; se lo tienen que pedir a AFE y no mandar a nuestro personal como si fuera de ellos.

Todas esas cosas nosotros las denunciamos en cada momento a los diferentes Directores. Sobre muchas de ellas se tomaron medidas. Por ejemplo, el Presidente Setelich tomó algunas medidas sobre muchas de estas cosas. Cuando se enteró de que se estaban levantando los rieles y no estaban contratando a AFE habló con la CFU y les dijo: "Nosotros los levantamos, no hay ningún problema, ponemos la grúa Horton," -esta es la marca de la grúa que hace ese trabajo- "pero tienen que pagar tanto para que se haga este trabajo, porque lo tendrían que haber hecho ustedes".

SEÑOR SARAVIA FRATTI.- Ustedes comentaron que trasladaron todas estas inquietudes; ahora bien, ¿cómo lo hacen? ¿En forma verbal? ¿Hay algo por escrito? ¿Se documentó de alguna manera para que los superiores tuvieran claro cuál era la posición gremial o las deficiencias que encontraron, o se trató solamente de conversaciones extraoficiales habituales?

SEÑOR CAJIGAS.- No sé si llamarlas reuniones extraoficiales. Para nosotros, las reuniones entre la Unión Ferroviaria y el Directorio de AFE, más allá de que se presenten documentos o no, son reuniones oficiales; nosotros no vamos en forma extraoficial a reunirnos con el Directorio.

Todas estas preocupaciones las trasladamos al Directorio de AFE en esas reuniones en las que, además, se tratan montones de cosas, y en las que se ha llegado a acuerdos con los diferentes Directores que se aplican hasta el día de hoy, más allá de que estén escritos o no, porque se acuerdan allí.

Lo otro que nosotros hicimos fue comentar algunos de estos problemas. Por ejemplo, tanto el de la empresa AC&A como el de la CFU lo trasladamos al Poder Ejecutivo en algunas de las reuniones que tuvimos, en las que estábamos tratando otros temas como el de la negociación que tenemos por el derecho laboral y cómo quedarían los trabajadores ferroviarios si se aplicara el Decreto. El señor Baráibar y el doctor Loustaunau son quienes negocian con nosotros por parte del Poder Ejecutivo, y saben de esto. Es más: Baráibar nos manifestó que él tenía las mismas preocupaciones con respecto a la empresa AC&A pero, al igual que nosotros, no tenía pruebas. También vinimos y lo denunciamos en la Comisión de Transporte y Obras Públicas del Senado, ahora lo estamos haciendo acá, y también lo hemos denunciado en la prensa. Las pocas pruebas a las que pudimos acceder y que tenemos son las que entregamos: las Actas del Directorio, fundamentalmente las Nos. 105, 106 y 107, y el contrato de la CND, que acabamos de entregar; según la interpretación de algunos abogados la maquinaría implicada debería quedar en AFE. Sabemos -lo dijo hoy Carlos, y en ese sentido siempre somos honestos- que hay otros abogados que tienen diferencias al respecto. Sobre esto hay dos bibliotecas. Nosotros, que no somos abogados -y no solamente porque nos convenga más sino porque nuestro raciocinio nos hace pensar así-, creemos que tienen razón los abogados que dicen que esa maquinaria debería estar en AFE más allá de lo que diga la lógica, por lo que dice el contrato de la CND que acabamos de entregarles.

Insistimos para que se abriera una investigación administrativa que está en curso dentro de AFE. ¿Por qué hacemos la denuncia en todos estos lugares y no en una instancia penal? Porque no podemos acceder a las pruebas. Hacemos las denuncias ante la prensa porque los periodistas cuando investigan tienen acceso a información a la que nosotros no podemos acceder. También hacemos las denuncias acá porque sabemos que tanto Diputados como Senadores pueden solicitar pedidos de informe. Yo no sé cómo funciona esto legalmente, pero supongo que si la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas solicitara a la CFU la memoria descriptiva de la obra de Pintado a la que nosotros no tenemos acceso, se la deberían dar. Si solicitaran los balances, supongo que se los deberían dar; a nosotros no nos lo dan. Lo que sí sabemos, por boca del propio Presidente -según manifestó en el Directorio-, es que toda esta plata que la CFU dice que se gastó, no se gastó en la obra. Eso figura en el acta de la reunión de Directorio y es lo que nos hace venir a denunciar en un lugar en el que de repente se puede seguir investigando. Reitero que no hacemos la denuncia ante la Justicia porque no tenemos acceso a la prueba; sí sabemos que hay gente que puede tener acceso a ella. Además, repito, estamos esperando la conclusión de la investigación administrativa que está en curso dentro de AFE que, según lo que vemos hasta ahora, se está llevando bastante bien.

SEÑOR ARAMENDI.- ¿Por qué quedó mal la obra? Los técnicos y los oficiales eran de AFE; algunos capataces eran contratados por la CFU y otros eran de AFE. Los directores de obra también eran de AFE. A su vez, los directores de obra, que se llevaban la mayor parte, también recibían un sobresueldo pago por la propia Corporación Ferroviaria del Uruguay. Los directores de obra eran los que bajaban las órdenes de cómo se iba a hacer la vía. Los compañeros oficiales y capataces en determinado momento dijeron al director de obra que el trabajo se estaba haciendo mal. El director de obra lo comunicó a la Corporación Ferroviaria del Uruguay y recibió la orden de que se siguiera poniendo menos cantidad de durmientes porque había que terminar en tiempo y forma con la obra. Eso significó que la vía quedara torcida en muchas partes, desnivelada en otras y que se hiciera más largo el riel cambiando el golpe de la vía. Esas fueron las deficiencias mayores que tuvo la obra. Ahora va a llegar un pliego con la segunda etapa en la que se va a completar de durmientes y poner el balasto necesario para la nivelación. Se suponía que este primer proyecto debía terminar con una velocidad estándar de cuarenta kilómetros por hora, según las normas internacionales. Se le dio esa velocidad pero no existía la seguridad adecuada, porque unos meses después, en varias oportunidades, hubo descarriles en esos lugares debido a que la vía no estaba preparada para esa velocidad; había quedado con muchas torceduras, muchos golpes y mal nivelada, producto de las directivas que bajaban de la propia Corporación Ferroviaria del Uruguay, trasladadas desde los directores de obra hacia los funcionarios.

Uno de los directores de obra se jubiló hace muy poco y de forma acelerada. Mientras tenemos compañeros que hace dos años esperan para jubilarse, este director se jubiló en treinta días, cuando precisamente AFE abría una investigación administrativa porque ese funcionario era uno de los responsables de cómo habían bajado las directivas para que se hiciera la vía. El propio Directorio de AFE trató de buscar formas legales para hacerle una investigación una vez jubilado pero desde la parte jurídica del ente le dijeron que era imposible. Esa fue una de las razones de las denuncias que hicimos.

Hay una diferencia de relacionamiento con este Directorio. Todas las reuniones que tenemos con el actual Presidente de AFE, Jorge Setelich, llevan actas. Esa es una nueva fórmula que me parece correctísima porque queda registrado todo lo que se habla entre sindicato y Directorio, lo que no se hacía con el Directorio anterior. Si bien se hablaba en forma oficial, nunca hubo un acta de ningún tipo, al punto de que cuando el señor Orellano hizo la concesión y el convenio con la Corporación Ferroviaria del Uruguay de estas tres maquinarias muy valiosas, nosotros nos enteramos momentos antes. Pedimos una reunión con el Directorio, con los señores Orellano, Silveira y Cusano, hicimos la denuncia y el señor Orellano nos dijo que se iba a hacer el convenio para que esas máquinas fueran compartidas teniendo la preferencia AFE por ser la dueña. Eso nos dijo un día equis, no recuerdo la fecha exacta. La reunión terminó con el acuerdo de que no se iba a hacer el convenio de forma permanente sino que AFE iba a tener las máquinas en forma compartida, teniendo prioridad por ser la dueña. Eso se nos dijo un martes. A los dos días conseguimos ver el convenio y resulta que había sido firmado el día antes a la reunión que tuvimos. Se nos mintió en nuestra propia cara y en la de los otros dos Directores acerca de que no se iba a firmar ningún convenio cuando ya se había firmado un día antes. De eso quedó constancia en actas del Directorio con la denuncia del Vicepresidente Juan Silveira.

Todas esas denuncias se han hecho de esa forma. Por la intervención del propio Presidente el Directorio Setelich de alguna forma la Corporación se hizo responsable del porcentaje de la reparación de las partes que habían quedado mal, pero no se contrató más gente para hacerlo sino que AFE las hizo con su personal y se lo cobraba a la CFU. Siempre se tuvo que intervenir con personal y técnicos de AFE trasladando el costo a la Corporación Ferroviaria y de la misma forma se hizo cuando se levantó material en desuso.

No hemos podido tener acceso a la información acerca de las diferencias importantes de dinero que hay, pero las denuncias que hizo el Director Cusano en un periódico manejan los mismos números que nosotros. Creo que él de alguna forma también pudo haber llegado a tener alguna documentación en sus manos para referirse prácticamente a los mismos números que estamos manejando extraoficialmente. Todas las denuncias las hemos hecho públicas basados en sospechas, porque no hemos podido acceder a la documentación que tiene en sus manos la Corporación Ferroviaria del Uruguay.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de la delegación y nos mantenemos en contacto.

(Se retira de Sala la delegación de la Unión Ferroviaria)

SEÑOR SARAVIA.- Como bien dijo el señor Diputado Caggiani, cuando concurrieron el Ministro y el Director de AFE no se tocó nada con respecto a este tema. Se habló de inversiones, de los proyectos de futuro, pero de estas cosas nada. Me llama la atención que los Directores de AFE tampoco hayan comentado nada de la investigación administrativa que está en curso, que es una cosa natural, normal. Entonces, yo quisiera plantear, si a la Comisión le parece prudente, invitar en primera instancia al Directorio de AFE. Si el señor Ministro quiere venir o mandar a alguien, está en todo su derecho, pero me parece que tenemos que clarificar un poco todo esto. Acá hay muchas cosas. Unas tienen menor importancia, como por ejemplo si las maquinarias o los camiones están guardados, porque esa es una decisión funcional administrativa de un jerarca. Tendrá su razón o no, pero eso no es una irregularidad sino un problema de gestión. Otras cosas sí tienen mayor importancia u puede ser que necesitemos información más acabada. Yo no dudo de su palabra, pero ¿qué pasó con la inversión? ¿Se gastó o no todo el dinero? Si se recibe la obra, y tenemos esas dificultades, algo no cierra. Son temas que tenemos que ajustar. Para ello necesitamos la versión oficial de la jerarquía. Este es un reclamo gremial de los funcionarios, y creo que deberíamos contrastarlo con lo que manifiesten las autoridades que toman las decisiones. Si el Directorio de AFE resuelve que no está en condiciones de contestar, tendremos que recurrir al Ministro.

Si la Comisión está de acuerdo, me gustaría invitar al Directorio de AFE, sobre esta base. De esa manera, tendremos la versión oficial primaria del órgano rector. Esto hay que tomarlo con pinzas pero con mucha seriedad, porque se han dicho cosas que, si se confirman, pueden generar una situación no digo complicada pero sí de alerta.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Secretaría hará las consultas pertinentes.

(Ingresa a Sala una delegación de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo)

——La Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas tiene mucho gusto de recibir a una delegación de la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, integrada por los Capitanes Héctor Núñez, Oscar González y Osvaldo Pírez, y por el doctor Jorge Rodríguez Pereyra.

SEÑOR GONZÁLEZ.- Queremos agradecer a la Comisión que nos haya recibido.

El tema que nos convoca es la titulación ilegal de un Práctico del Puerto de Montevideo. En efecto, el 27 de marzo de 2012 se dictó la Resolución Nº 90.166, del Ministerio de Defensa Nacional, por la cual se titula definitivamente como Práctico del Puerto de Montevideo, al Capitán de Fragata Retirado Leonardo Larrosa. Este título definitivo se otorgó en manifiesta violación del Reglamento General de Prácticos y violentando la Ley Nº 16.595 de practicaje. Este es el punto básico de nuestra comparecencia aquí.

Antes de profundizar en ese tema, quisiera hacer una breve introducción sobre el trabajo del Práctico.

De acuerdo con el artículo 15 del Reglamento General de Prácticos, el Práctico es un asesor del Capitán, cuyos servicios debe requerir en radas, puertos, ríos, en general en aguas jurisdiccionales. Se trata de un profesional independiente, titulado por el Estado, que participa en la prestación de un servicio público que se rige a rajatabla por el Reglamento General de Prácticos. Esa es la definición.

En los hechos, es la persona que dirige la maniobra de entrada y de salida de los buques de puerto y de ingreso a los diques. Es la persona que en el puente de mando da las órdenes al timonel y al oficial de guardia encargado de las máquinas y coordina los remolcadores. Es quien realiza la maniobra en sí.

La actividad de practicaje en el Uruguay está llevada a cabo por dos asociaciones: la Corporación de Prácticos del Río Uruguay, del Río de la Plata y Frente Marítimo Oceánico, y la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo, que es la nuestra. La actividad está regulada por la Ley Nº 16.595, de practicaje, el Reglamento General de Prácticos y el Código de Comercio.

El ingreso a los cuadros activos de Prácticos se produce por medio de un concurso de oposición en la modalidad del llamado público. Es una profesión específica dentro de la actividad marítima -es una

especialización-, a la cual pueden acceder aquellos profesionales que provengan de la Marina Mercante, de la Armada o aquellos que sean Patrones de Cabotaje.

En particular, la Sociedad de Prácticos del Puerto de Montevideo es una sociedad gremial civil, con más de cien años de antigüedad.

El sistema de practicaje que se aplica en Uruguay es reconocido internacionalmente por la existencia de una ley que regula toda la actividad, y que no es común en otros países. Ese reconocimiento internacional también se debe a la muy baja siniestralidad que se da en el país, lo que habla a las claras de la calidad de los procesos de selección del personal para integrar sus filas.

De acuerdo a la ley de pilotaje, el pilotaje es un servicio obligatorio, no comercial, de interés nacional, que debe ser prestado por profesionales habilitados en un todo de acuerdo con la reglamentación del Poder Ejecutivo, y mediante un sistema que asegure la distribución equitativa del trabajo, sin menoscabo de la seguridad en la navegación. Esto que condensa la ley en un solo artículo es la base del pilotaje.

Debo decir que el pilotaje está basado en cuatro pilares fundamentales: el pilotaje obligatorio, el riguroso embarque por turnos, el número limitado de Prácticos y el fondo común. Esos cuatro elementos conjugados hacen que en el sistema no haya competencia y que los buques sean atendidos en forma personalizada, sin importar su tamaño. El fondo común implica que no se elija al buque por su tamaño y que el Práctico trabaje independiente de cualquier presión comercial. Esta ley de un solo artículo parece muy sencilla pero condensa todos los elementos que son básicos en el pilotaje.

En cuanto al ingreso de los prácticos, el examen es riguroso y consta de tres etapas: una prueba teórica donde se desarrollan los conocimientos teóricos; un entrenamiento de cinco meses, donde el Práctico aprende la profesión, y un examen práctico final en el que se demuestra la capacidad para embarcar al día siguiente, en cualquier tipo de buque, solo. Es muy importante tomar decisiones en forma personal. Son tres partes muy definidas y hay que ir sobrepasando una a una.

SEÑOR CAGGIANI.- ¿Cómo se designa el Práctico que conducirá la entrada de un buque a la bahía de Montevideo?

SEÑOR GONZÁLEZ.- Es uno de los puntos básicos sobre los cuales está apoyado el sistema de pilotaje: el embarque por turnos. Se trabaja en forma rotativa. A medida que las agencias van realizando las solicitudes de Prácticos, se van asignando de acuerdo al orden de la lista. De esa forma, nadie elige el buque que quiere o que le conviene, sino que es un sistema rotativo.

Con esto se conjuga el fondo común. Precisamente, el fondo común libera al Práctico de cualquier tipo de presión, y los buques pueden estar tranquilos de que contarán con un profesional que se ocupará de ellos, sin pensar en nada más. Es un sistema que, conjugado todo, permite una actuación transparente y profesional.

El tema que nos convoca es el de una titulación ilegal de Práctico de Puerto. El Capitán Larrosa fue ilegalmente titulado. El hecho es que en el año 2008 el Capitán Larrosa concursó, pero no aprobó la prueba práctica final, que es un requisito indispensable para obtener la titulación provisoria, y luego definitiva, expedida por el Poder Ejecutivo. En los considerandos de esa Resolución que elevó la Armada, se hace mención al artículo 69 del Reglamento General de Prácticos, y se refiere a que se ha cumplido con todos los requisitos para obtener la titulación, extremo que el Capitán Larrosa no cumple porque perdió el examen final de práctico. Esa información obraba en conocimiento del Prefecto Nacional Naval y del Comandante en Jefe de la Armada, y aun así se elevó esa Resolución.

Quiero dejar claro que el tema de la titulación es muy sensible. A nivel internacional existen homologaciones con Europa por las cuales nuestras tripulaciones pueden trabajar en ese continente y son reconocidas; el puerto de Montevideo está en la lista blanca y también es reconocido internacionalmente pero este desvío en la titulación podría crearnos un problema muy grande, no solo a nosotros sino al país entero.

SEÑOR RODRÍGUEZ PEREYRA.- Me voy a ceñir a lo que considero más importante desde el punto de vista jurídico.

El artículo 67 del Reglamento General de Prácticos vigente prevé un examen final para ser titulado como tal. Como bien se dijo, el señor Larrosa rindió dos veces el examen práctico final y ninguna lo aprobó. Aun así, el Poder Ejecutivo, a instancias del Comando de la Armada, dispuso esa titulación. Sobre esa resolución, en el momento de agotar la vía administrativa, nosotros solicitamos la suspensión de la ejecución del acto administrativo que efectivamente fue otorgada por la Administración, que así lo dispuso. Es decir que lo tituló pero suspendió los efectos de la ejecución del acto.

SEÑOR CAGGIANI.- ¿En qué año y ante qué organismo se realizó el concurso?

SEÑOR RODRÍGUEZ PEREYRA.- El examen final de práctico se rinde frente a un tribunal formado por prácticos habilitados y en ejercicio y así se dio en las dos ocasiones en que el aspirante a práctico, señor Larrosa, se presentó aunque no pudo superar esas instancias. En la segunda oportunidad, el 10 de octubre de 2010, el Prefecto Nacional Naval dispuso la realización de un tercer examen. El señor Larrosa recurrió esa Resolución y llegó hasta el Tribunal de lo Contencioso Administrativo. En octubre de 2012 el Tribunal de lo Contencioso Administrativo se expidió sobre esa anulación solicitada por el señor Larrosa, no solo confirmando la Resolución del entonces Prefecto Nacional Naval, sino dejando muy claro algunos aspectos que vale la pena repasar.

En primer lugar, cuando el Prefecto dispuso que había que dar un tercer examen, estaba reconociendo que ni el primero ni el segundo se habían aprobado. En segundo término, el Tribunal de lo Contencioso Administrativo estableció en forma expresa que el examen final de Práctico es un requisito sine qua non para acceder a la titulación. Sin aprobar el examen final, nadie puede ser titulado. Ese fallo conocido por la administración en octubre del año 2012 fue absolutamente pasado por alto porque el Poder Ejecutivo, en función de una acción de amparo planteada por el señor Larrosa sobre fines del año pasado, cuando ya tenía el dictamen del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que claramente marcaba el camino, transó con el señor Larrosa; se levantó la suspensión del acto de titulación y, en función de una exigencia de cuatro maniobras de entrada y cuatro maniobras de salida al Puerto de Montevideo, que se pusieron como condición, lo habilitó a ejercer el practicaje, cosa que está sucediendo actualmente. Al haber cumplido con las cuatro maniobras de entrada y las cuatro de salida, está ejerciendo el practicaje. No tengo temor a decir que se ha vulnerado el principio de buena administración previsto en el segundo inciso del [artículo 311 de la Constitución de la República] porque el Poder Ejecutivo, en conocimiento de un fallo judicial que le señalaba que ninguno de los dos exámenes había sido aprobado y que sin un tercero no era posible titular al señor Larrosa, frente a la inexistencia de un litigio pendiente o eventual -lo único que había era una acción de amparo del señor Larrosa-, terminó transando, levantando el efecto suspensivo a la ejecución del acto de titulación y permitiendo al señor Larrosa -bajo una mera exigencia de cuatro entradas y cuatro salidas, con sus respectivos atraques y desatraques al Puerto como condición para el ejercicio de la profesión- ejercer el practicaje. Creemos que el Poder Ejecutivo vulnera su propio decreto vigente del Reglamento General de Prácticos -es la famosa teoría del acto propio-, se olvida de la previsión del artículo 67 y viola el principio de buena administración al no atender un fallo judicial que estaba señalando que ese señor no aprobó el examen final, que no es banal ni es un requisito que se pueda soslayar y, además, es un requisito sine qua non para otorgar el título. Igualmente, se le otorgó el título, se puso en vigencia y hoy el señor Larrosa es un práctico que no ha aprobado el examen final pero está ejerciendo la profesión como tal, lo cual ha generado problemas. Lo esencial es que el Poder Ejecutivo vulneró un Reglamento y un fallo de un órgano jurisdiccional con la entidad del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que establecía cómo actuar, y terminó transando en algo que no correspondía.

SEÑOR NÚÑEZ.- Como se ha explicado, esta titulación irregular provoca un problema al conjunto de la comunidad marítima. El examen final de práctico es una garantía para los usuarios, para los armadores, para los aseguradores de los barcos, para las cargas, para el Estado en todas sus instalaciones y servicios y también para todos los que intervienen en un concurso de pilotaje: los capitanes mercantes, los patrones de cabotaje y también para los marineros, que ascienden a patrón y tienen como aspiración, como culminación de su carrera ser prácticos de puerto. Si se permite que un aspirante acceda al título de práctico sin haber aprobado el examen, evidentemente, hay una clara afectación a las aspiraciones de trabajo de estas personas, porque hay un número limitado de prácticos y uno de esos lugares está ocupado por alguien que no salvó el examen final. Esto va más allá de las garantías y de los problemas que puede causar la asunción de riesgos por parte del Estado, que no corresponde y muchas veces no es cuantificable. No quiero hacer una apología del desastre, pero se está

asumiendo un riesgo que no corresponde, simplemente, porque una persona no quiere dar un examen y es apoyado. Yo no cargo las tintas sobre el Poder Ejecutivo sino sobre la Armada. La responsable no ha sido la Prefectura, sino la Armada. Ahí está el quid de la cuestión: se trata de un Oficial de la Armada que se presenta a concurso y que luego de haber perdido recibe el total apoyo de la Armada. Estoy seguro de que ni el Ministro de Defensa Nacional ni el Presidente de la República sabían si había salvado ese examen. Se basaron en lo eleva y afirma el Comando General de la Armada; si les dice que aprobó todo es evidente que le van a otorgar el título.

El Reglamento General de Prácticos es claro: todos los títulos los otorga el Estado, pero el que maneja eso es la Prefectura Nacional Naval. Es así en todos los países del mundo; nunca está en manos de la Armada, siempre está en manos de la Prefectura Nacional Naval que es custodia de las vías navegables y es un instituto que ha quedado bajo la órbita de la Armada. No ha sido siempre así, eso comenzó en la época de la dictadura. Nunca habíamos tenido una interferencia tan clara de la Armada en los deberes de la Prefectura. Si se contemplaran todos los aspectos que han llevado a esta situación, se vería la influencia, diría, grosera que ha tenido la Armada.

¿Cuáles son las soluciones? Evidentemente, este es un caso particular que está en la órbita del Tribunal de lo Contencioso Administrativo que va decidir la Justicia y, en el fondo, está en manos del Ministerio de Defensa Nacional.

¿Por qué acudimos a ustedes? Porque el pilotaje es un eslabón importante dentro de la cadena de transporte porque el 80% de las cargas del mundo se transporta por vía marítima y Uruguay no es ajeno a eso. Es un eslabón que cada vez cobra más importancia porque el escenario del puerto de Montevideo se mantiene mientras que el tamaño de los barcos aumenta.

SEÑOR POZZI.- ¿Ha ocurrido que otros prácticos hayan perdido el examen final? ¿Cómo se opera en esos casos?

SEÑOR RODRÍGUEZ PEREYRA.- Es un caso inédito, es la primera vez que ocurre. No obstante, es algo que se veía venir porque los tamaños de los barcos han aumentado. Partimos del mismo escenario, reducido, pero el tamaño de los barcos ha pasado de 120 metros o máximo 180 metros, a 350 metros, y el período de instrucción de cinco meses quedó fijo. El período en que se aprende y practica quedó fijo, pero las exigencias aumentaron. Entonces, en algún momento iba a suceder que un aspirante a práctico pensara que lo sabe todo e hiciera este período de instrucción livianamente, cuando en realidad está aprendiendo, y confiara en que como nunca se perdió el examen, lo va a salvar. Es probable que este hecho suceda en el futuro; esta parte ha sido salvada con una modificación en el Reglamento. Si sucede eso, caso que no estaba claramente previsto, se enseña a la siguiente persona del concurso. Esto que no estaba previsto tan claramente -sí en los de río ya que después de dos exámenes, si se perdía se pasaba al siguiente-, se podría haber hecho por homologación -es decir, si pierde dos veces, pasa al siguiente-, pero se prefirió hacer un tercer examen. Esto que no estaba previsto tan claramente, ahora sí está incorporado en el Reglamento.

Por una cuestión de tiempo, no puedo explicar todos los pasos que ha dado la Armada, pero sí digo que esto no puede volver a suceder, porque si bien lo resuelve el TCA, afecta gravemente al puerto. He pensado en soluciones; si son viables o inviables lo dirán los legisladores. Luego de aquí iremos a la Comisión de Defensa Nacional y al Ministerio de Transporte y Obras Públicas, tratando de que este hecho no suceda nuevamente. Una de las soluciones es la independencia institucional de Prefectura de la Armada. Los oficiales de Prefectura no concursan para prácticos y no hay una presión del superior. Así sucede en Argentina. La otra solución, que también es viable, es que los prácticos pasen al Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Este Ministerio está muy interesado en que el servicio se preste eficientemente y la Prefectura en que se preste con mucha seguridad. Los dos institutos son viables; el único que no es viable es la Armada porque tiene a sus oficiales concursando. La tercera solución, que es mucho más práctica y rápida -el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas interviene en la Comisión del 125-, es establecer lo que ocurre en otros países cuando concursan oficiales de la Armada para prácticos. En Argentina, por ejemplo, primero debe ser un Oficial de Marina retirado. No puede ser que concurse un Oficial de Marina y, al otro día, si perdió, sea Jefe de Pilotaje. A nosotros, desde la época de la dictadura se nos ha impuesto un reglamento de disciplina totalmente inconstitucional. Rige y lo aplican; dicen que no lo aplican, pero la

amenaza de la aplicación es cierta. Si alguien no obedece una orden directa, le sacan el título; lo echan. A un civil le sacan el título y lo echan. ¿Por qué? Simplemente porque le dicen que haga un examen que no contempla todo el puerto. Lo hace en un barco pequeño, en el primer puerto, en condiciones ideales, y el 90% de lo que debería examinarse, queda fuera. "Si usted no lo hace en esas condiciones, lo echo, le saco el título". Esas amenazas encubiertas ocurrieron en este caso. Yo quiero evitar que esto se vuelva a repetir. Un oficial en actividad no puede presentarse a práctico porque el instituto superior puede intervenir y decir: "Aunque perdió, le doy el título". Esa es la primera restricción que me parece elemental. Un oficial de marina tiene que estar retirado para presentarse a práctico. Lo otro es que no se retire para eso, porque un Comandante en Jefe puede decir: "Me retiro para presentarme a práctico". En los países cercanos se retiran dos, tres y cuatro años antes. Se tienen que retirar antes y después se presentan. Por último, se necesita una singladura, que son días navegados, no días embarcados. Hay una diferencia sustancial entre días embarcados y la singladura porque en esta la persona está trabajando y los días embarcados pueden ser hasta en un barco que no tiene motor.

Estos son requisitos normales que se piden en otras partes y se pueden aplicar por la Comisión 125. En ella se modifica el Reglamento del práctico. En esta Comisión intervienen todas las partes importantes: el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, el Ministerio de Defensa Nacional, el Centro de Navegación, los usuarios, la Cámara de Comercio, los prácticos y el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Ese reglamento, que es común, satisface a todas las partes. Por eso, violar un aspecto importante de esa garantía nos está afectando a todos. Quizás las soluciones más rápidas sean esas.

SEÑOR RODRÍGUEZ PEREYRA.- Quisiera aclarar que es la primera vez que alguien pierde el examen final, no es la primera vez que alguien pierde el examen práctico. Hay cinco meses de preparación previa al examen. La mayoría de los prácticos regularmente titulados que hoy existen en la Corporación han perdido este examen y han tenido que volver a empezar de cero. Creo que vale la pena reseñar esto, porque no es que nadie haya perdido la preparación para práctico. Se ha perdido; sí. Lo que pasa es que es la primera vez que sucede solamente en la parte final del examen práctico. La gran mayoría perdió la preparación previa y tuvo que volver a empezar de cero, como debió haber sido en esta situación.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ha quedado claro. Estaremos en contacto.

Se levanta la reunión.